



**קשרי קהילה**   
*כלפירווייקטים נואצים באנשים*

# עיריית תל אביב-יפו – שיתוף ציבור

## פורום הולכים-רוכבים

2018

## סיכום תהליך משתף הולכים-רוכבים

### כללי:

"מתוך דיאלוג בין משתמשי הדרך, נוכל להציף את הבעיות, לזהות הזדמנויות ולחשוב על שיפור הפתרונות הקיימים ויישום פתרונות חדשים".

במסגרת תהליך משתף של עיריית תל אביב-יפו הוקם פורום "הולכים-רוכבים". הפורום שילב שתי קבוצות של משתמשי דרך - רוכבי אופניים והולכי רגל. התהליך כלל שתי אבני דרך: (1) סיור לימודי-מקצועי במרכז תל אביב; (2) דיון בוועדת תחבורה, בינוי ותשתיות.

התהליך בוצע על ידי חברת "CR קשרי קהילה" בשיתוף עם סגנית ראש העיר מיטל להבי, ראש ועדת התחבורה, הבינוי והתשתיות בעירייה, ועם שרונה הרשקו, מנהלת מינהל בינוי ותשתית בעירייה.

### מפגש (1) של פורום הולכים-רוכבים: סיור לימודי-מקצועי (30/5/2018)

מטרת הסיור הייתה להציג את האבולוציה של שבילי האופניים בעיר, כמו גם את האתגרים והפתרונות לממשק שבין שבילי אופניים להולכי רגל במרחב העירוני. מטרה נוספת של הסיור הייתה להעשיר את השיח על פתרונות אפשריים לטובת משתמשי הדרך הללו, ומתוך האתגרים למצוא הזדמנויות ופתרונות אפשריים.

לקראת הסיור, נערך מיפוי של בעלי עניין רלוונטיים – מהעירייה, ממשרדי הממשלה, מעמותות, מהאקדמיה ועוד – ונשלחו הזמנות במייל. כמו כן, ההזמנה להשתתף במפגש הופצה באמצעים דיגיטליים, ונפתח רישום אינטרנטי לתושבים שמעוניינים לקחת חלק.

הסיור החל בשעה 17:00 בהתכנסות על גג העיר. במהלך הסיור הוצגו שבילי האופניים ברחוב מלכי ישראל (במרכז השדרה), שבילי האופניים ברחוב אבן גבירול (על גבי המדרכה), ניסוי מרחב משותף להולכי רגל ורוכבי אופניים בשדרות דוד המלך פינת רחוב אבן גבירול, שבילי האופניים ברחוב דוד בלוך (על המיסעה משני צידי הכביש) ושבילי האופניים ברחוב דוד רמז (שביל מופרד מהכביש ומהמדרכה).

במהלך הסיור הייתה השתתפות פעילה של רוכבים ורוכבים, של הולכים והולכות, שדיברו על האתגרים שהם מתמודדים איתם, והציעו פתרונות אפשריים. עובדי "CR קשרי קהילה" תיעדו את הדברים על מנת לעבד אותם בהמשך התהליך.

### **מפגש (2) של פורום הולכים-רוכבים: דיון בוועדת תחבורה ובת"ש (20/6/2018)**

בהמשך לסיור נערך דיון בוועדת התחבורה, הבינוי והתשתיות של עיריית תל אביב יפו, בראשות סגנית ראש העיר מיטל להבי. נושא הדיון היה שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל. מטרת המפגש הייתה להמשיך את הדיאלוג בין העירייה לתושבים במסגרת פורום "הולכים רוכבים".

לקראת הדיון, נותחו התובנות שעלו בסיור מצד התושבים, ואלו נוסחו כשאלות לגורמי המקצוע בעירייה. התשובות שנמסרו לשאלות הללו שולבו במצגת שהוכנה כ"יישור קו" לתחילת הדיון. המצגת הורכבה מרקע על תנועה אקטיבית במרחב העירוני והתפישה האסטרטגית של עיריית תל אביב-יפו בנוגע לתיעדוף הולכי רגל ורוכבי אופניים – באמצעות רחובות ממותני תנועה ויצירת רשת של שבילי אופניים. כמו כן, הוצגו במצגת פתרונות מקומיים שהעירייה מבקשת ליישם בעיצוב המרחב העירוני, וחלקם נמצאים בשלבים שונים של תהליכי אישור במשרד התחבורה.

הדיון החל בשעה 17:00 בהתכנסות בחדר הדיונים בקומה ה-12 בעיריית תל אביב-יפו. בתחילת הדיון הוצגה לתושבים המצגת שתוארה לעיל, וכן מפה של רחובות ממותני תנועה ושבילי אופניים בתל אביב-יפו בפילוח לפי סטטוס ביצוע. לאחר מכן, הדיון נפתח להשתתפות של כל משתתפי הדיון.

במהלך הדיון הייתה השתתפות פעילה של התושבות והתושבים שבאו, עם התייחסויות לסוגיות שכבר עלו בסיור (כלומר, במפגש הראשון של הפורום) ולסוגיות נוספות בנושא שבילי אופניים והממשק עם הולכי הרגל. עובדי "CR קשרי קהילה" תיעדו את הדברים.

### **העמדות המרכזיות שהוצגו על ידי המשתתפים לאורך התהליך:**

1. תחושת חוסר ביטחון ללכת על המדרכות בשל החיכוך עם רוכבי האופניים. יש צורך בהפרדות יעילות בין שבילי אופניים למדרכות הולכי רגל, ובשילוט מתאים לשם הגברת המודעות להפרדה.

2. הסכמה רחבה בין המשתתפים על כך שבביל האופניים ברח' אבן גבירול מסוכן הן לרוכבי אופניים והן להולכי הרגל.
3. חוסר הסכמה בין המשתתפים בנוגע לעיצוב המתאים של שבילי האופניים (נתיב בכביש בצד ימין או שמאל, או שביל מופרד מהכביש ומהמדרכה).

### **תובנות והמלצות להמשך:**

הנושא של שבילי אופניים בעיר והמשק עם הולכי הרגל הוא נושא בוער עבור המשתתפים והמשתתפות בתהליך. הועלו שאלות וגם הוצעו הצעות אופרטיביות (כמו הצבת תמרורי "זהירות אופניים", מינוי רכז פניות בנושא שבילי אופניים ועוד) שיש לתת עליהן מענה מתוך רצון להגביר את שיתוף הפעולה בין העירייה לבין התושבים והתושבות. לאורך התהליך נחשף פער מסוים בין הידע המקצועי והתכנון העתידי של רשת שבילי האופניים בתל אביב-יפו שנמצא בידי אנשי המקצוע בעירייה לבין התושבים והתושבות. התהליך המשותף כן הצליח לצמצם את הפער הזה, ונדרשים עוד מפגשים על מנת למצות את ההזדמנויות הטמונות בתהליך בונה אמון עם הציבור.

ההמלצות להמשך -

- 1) לרכז התייחסויות של אנשי המקצוע בעירייה לסוגיות שהועלו לאורך התהליך (הסוגיות מפורטות בעמודים הבאים).
- 2) לשלוח עדכון לכל המשתתפים והמשתתפות שיכלול תיאור של התהליך כפי שמופיע לעיל וכן את ההתייחסויות של אנשי המקצוע בעירייה.
- 3) להמשיך את הפעילות של פורום הולכים-רוכבים (סיוורים, מפגשי שולחנות עגולים ועוד) כמסגרת שמחברת בין העירייה לבין התושבים והתושבות.

### **הצעות אופרטיביות ליישום:**

- 1) הצבת תמרורי זהירות אופניים בנקודות חיכוך.
- 2) מינוי רכז פניות בנושא שבילי אופניים.
- 3) עריכת ספירות של הולכי רגל ורוכבי אופניים.
- 4) הוספת מתקני קשירה ליד מעונות הסטודנטים ברמת אביב.
- 5) הקצאת חלק מהתקציב לסלילת אופניים לטובת הליך של תקציב השתתפותי, כדי שהרוכבים יוכלו להחליט על החיבורים הנקודתיים שהכי נחוצים עבורם.
- 6) הקמת מתקן ללימודי תיאוריה לילדים.
- 7) הזזת הפחים באבן גבירול לצד השני של שביל האופניים.

- 8) שינוי הסימון על גבי הכביש של מיתון תנועה (להסיר את המכוננית).  
 9) קמפיין עירוני לזהירות בדרכים שמכוון לנהגים, ולא לרוכבים או להולכים.  
 10) פרסום נתוני האכיפה נגד אופניים חשמליים, כולל מיקומים.  
 11) אימוץ "חזון אפס הרוגים בתאונות דרכים" ברמה העירונית.

סיכום מפגש (1) של פורום הולכים-רוכבים: סיור לימודי-מקצועי (30/5/2018)

<b>מועד:</b> 30.05.18	
<b>משתתפים:</b>	
<b>סה"כ משתתפים: 32</b>	<b>עירייה:</b> מיטל להבי, שרונה הרשקו, חזי שוורצמן, דניאל בר-און  <b>CR קשרי קהילה:</b> תומר שלוש (מנחה), שרית נפתלי שליט, אווה יהודאי, עידן אביב, ליאור בן אליהו
<b>תחנות הסיור:</b>	
4. שד' דוד המלך 5. רח' בלון 6. רח' רמז	1. גג העיר-צופה על שד' ח"ן 2. כניסה לבניין העירייה, רח' אבן גבירול 3. בריכת הנוי, רח' אבן גבירול
<b>סוגיות לדיון:</b>	
ביטחון אישי	אופן הפרדה בין משתמשי הדרך
אכיפה	רציפות

**העמדות המרכזיות שהוצגו ע"י מרבית המשתתפים:**

1. שביל האופניים הקיים ברח' אבן גבירול מסוכן הן לרוכבי אופניים והן להולכי הרגל.
2. יש צורך בהפרדות יעילות בין שבילי אופניים למדרכות הולכי רגל.
3. יש צורך בשילוט להגברת המודעות להפרדה.

סיור הולכים-רוכבים		
מועד: 30.05.18		
משתתפים: 32		
סוגיה:	הערות משתתפים:	הערות מסכם:
<b>הפרדה במדרכה: אופניים-הולכי רגל</b>	חגית (מחזירים את המדרכות להולכי הרגל): בשד' ח"ן- אין הפרדה בין רוכבים להולכים לאורך השדרה. מאחר ואין הפרדה, רוכבים עוקפים אחד את השני, באופן המסכן הולכי רגל. מבקשת <b>הפרדה פיזית טבעית</b> בין שביל האופניים להולכי הרגל, באמצעות אדניות.	
	זהבה טוהר: אפשר באמצעות <b>מחזיר אור</b> . בכל שדרה שיש בה ממשק בין הולכים לרוכבים- יש לייצר הפרדה.	
	גיל האחר (רוכב): יש מחסור בהפרדה גם פיזית וגם של מחזירי אור, אבל צריך משהו שיעבוד גם ביום. הפרדה באמצעות <b>צבע אחיד</b> . יש צורך בויזואליות הזאת סמוך לבתי קפה. למשל בשד' רוטשילד יש 2 בתי קפה שמוציאים כסאות על שביל האופניים.	
	אייל הרשטיק (איגוד האופניים): פתרון- <b>צביעה חזקה</b> כמו בהולנד. פחות בעד הפרדה פיזית.	
	שלומי: הבעיה הרח' אבן גבירול שאין הפרדה בין המשתמשים, אין <b>הפרדה מפלסית</b> .	אין הסכמה לגבי אופן ההפרדה הרצוי
	אור (הולכת רגל): מצבים בעייתיים- שבילי אופניים שנמצאים בחלק אחד של המדרכה בצד אחד, ובחלק אחר השביל עובר לצד השני (למשל באבן גבירול, שד' בן ציון בסמוך לבימה).	
<b>סוגיה:</b>		
<b>בטיחות</b>	זהבה: <b>החיכוך</b> בין אופניים להולכי רגל בא לידי ביטוי <b>במעברי חציה</b> . אין <b>ממתן מהירות</b> לאופניים לקראתם.	
	אור (הולכת רגל): יש <b>קרבה פיזית בין שבילי אופניים לנק' ירידה מאוטובוס</b> , מסכן חיים. ניתן למשל לראות זאת בעזריאלי, בעיה גם בנק' המתנה וגם בירידה.	
	אדם (רוכב אופניים): <b>בלתי אפשרי לרכב ברח' אבן גבירול</b> (מבחינת רוחב המדרכה). <b>רוכב על הכביש</b> . ישנה בעיה שרוכבי אופניים רוכבים נגד	

סיור הולכים-רוכבים		
מועד: 30.05.18		
משתתפים: 32		
סוגיה:	הערות משתתפים:	הערות מסכם:
	כיוון התנועה.	
	גיל: השביל היום ברח' אבן גבירול מהווה סכנה.	
	חגית: בשד' ח"ן- ביקשה שיזוזו בחיה המוצבת בשביל האופניים.	
	זהבה: מפגעים- פחי אשפה שממוקמים על המדרכה. מזגנים שנמצאים מעל לראשי הולכי רגל.	
	משתתפת: בשד' דוד המלך- במדרכה של הולכי הרגל יש עץ שניצב באמצע הדרך- מפגע בטיחותי, אין איך לעבור מבלי להיכנס לשביל האופניים ולהסתכן.	
	אדם: בשביל שהוא על הכביש- מכוניות שפונות ימינה לא רואות את הרוכב שעל שביל האופניים מימין. פתרון- תמרור המתריע, זכות קדימה, או ביטול חניה לפני הפניה שתאפשר לרכב לראות את הרוכב.	
	משתתף: מסוכן מאוד לרכב על הכביש ברח' אלנבי.	
	שרה: בעיה- תחנות אוטובוס על שבילים.	
	דניאל: לחייב קשירת אופניים ברחובות צדדיים. קשירת אופניים על ספסלים ועמודים, מפריעה למרחב.	
סוגיה:		
אכיפה	גיל: יש חוסר באכיפה. רכבים עומדים על שבילי אופניים ומדרכה.	
	עידן (בעיקר הולך, גם רוכב): נדרשת אכיפה הן להולכים והן לרוכבים, שבשבילים לא להם.	
סוגיה:		
שבילי אופניים על הכביש	גיל: ברח' אבן גבירול- למחוק את שבילי האופניים מהמדרכות. לרכב על הכביש ולייצר שבילי אופניים על הכביש.	
	מיטל להבי: מבקשת לבדוק את האפשרות שרוכב אופניים חשמליים ירכב על הכביש.	
הפרדה בכביש: אופניים-רוכבים	אדם: ההפרדה באמצעות באמפרים לא טובה, מסוכנת, האופניים סמוכים מדי לרכבים כך. כאשר מישהו פותח את הדלת בצד של שביל האופניים, רוכב יפגע.	
קישוריות: שביל בכביש לשביל	משתתף: המעבר ברח' בלוך לרח' רמז- מצריך מהרוכב המגיע מבלוך לעלות על	



סיור הולכים-רוכבים		
מועד: 30.05.18		
משתתפים: 32		
סוגיה:	הערות משתתפים:	הערות מסכם:
<b>במדרכה</b>	המדרכה ולעבור לצד השני של הכביש, כדי להתחבר לשביל האופניים על רמז. בעיה.	
	חגית: מדוע לא ניתן להקים שביל באמצע הכביש? (סביב סוגיית שביל אופניים ברח' ארלחורוב)	
<b>נראות ושילוט</b>	עידן (בעיקר הולך, גם רוכב): הולכי רגל הולכים על שבילי אופניים (ברח' אבן גבירול למשל) בלי לשים לב.	
	נבות (רוכב): פתרון- <b>שילוט</b> . לא יודע איפה יש שבילים, לאן הם מובילים ולאן מגיעים.	
	חגית: ברח' בן יהודה מתכננים שביל נוסף שגם בו יהיה ממשק בין תחנות לרוכבים, ולכן מבקשת <b>לסמן על המדרכה</b> "האט תחנת אוטובוס לפניך".	
<b>סוגיה:</b>		
<b>מרחב</b>	אור (הולכת): הצעה- בנק' המפגש בין הולכים לרוכבים ולרכבים, <b>לייצר מרחב בו יש מיתון</b> , שגורם לאנשים להאט. Vision Ziro- להתאים את המרחב.	
<b>סוגיה:</b>		
<b>כללי</b>	אדם: פתחי ניקוח (קולטנים) מצמצמים את רוחב שביל האופניים בשליש (למשל ברח' בלור)- יש לשים לב לכך.	
	זהבה: התחדשות עירונית- יש לתכנן את שבילי האופניים, לחשוב על כך מראש, לעשות שיתוף ציבור בנושא.	
	גיל: עובדי עירייה משאירים גזם על שבילי אופניים. בעיה.	
<b>סוגיה:</b>		
<b>חוסר</b>	משתתף: ברח' אלנבי אין שביל אופניים.	
	משתתף: ברח' דיזינגוף.	



**נספחים: תמונות**

תחנה 1: גג גן העיר-צופה על שד' ח"ן



תחנה 2: כניסה לבניין העירייה, רח' אבן גבירול



תחנה 3: בריכת הנוי, רח' אבן גבירול



תחנה 4: שד' דוד המלך



תחנה 5: רח' בלוך



תחנה 6: רח' דוד רמז



סיכום מפגש (2) של פורום הולכים-רוכבים: דיון בוועדת תחבורה ובת"ש (20/6/2018)

<b>מועד:</b> 20.06.18	
<b>משתתפים:</b>	
<b>סה"כ משתתפים: 25</b>	<b>עירייה:</b> מיטל להבי, שרונה הרשקו, חזי שוורצמן, טלי לוי, איציק קורן, רונית שלום <b>CR קשרי קהילה:</b> תומר שלוש (מנחה), שרית נפתלי שליט, אווה יהודאי, עידן אביב
<b>סוגיות לדיון:</b>	
בטיחות וביטחון אישי	תכנון וביצוע שבילי אופניים ומיתון תנועה
הסברה ואכיפה	רציפות

**העמדות המרכזיות שהוצגו ע"י מרבית המשתתפים:**

1. תחושת חוסר ביטחון ללכת על המדרכות בשל החיכוך עם רוכבי האופניים.
2. חוסר הסכמה בין המשתתפים בנוגע לעיצוב המתאים של שבילי האופניים.
3. הצעות אופרטיביות: הצבת תמרורי זהירות אופניים, מינוי רכז פניות בנושא שבילי אופניים ועוד.

<b>הולכים-רוכבים: דיון בוועדת התחבורה</b>		
<b>מועד:</b> 20.06.18		
<b>משתתפים:</b> 25		
<b>סוגיה:</b>	<b>הערות משתתפים:</b>	<b>הערות מסכם:</b>
<b>בטיחות</b>	<p>חגית אוריין: למה אני צריכה למות מפחד לצאת לרחוב? יש לפקחים סמכויות. לעירייה יש תקציב. למה אני יוצאת למדרכה עם דו גלגלי ממונעים ואין פקחים? נפגשנו עם חולדאי על הנושא הזה, ויצאנו בתחושה לא טובה.</p>	
	<p>דרור רשף (ישראל בשביל אופניים והעמותה לכלכלה בת קיימא): שני שלישים מההרוגים בתאונות דרכים בעיר הם הולכי רגל, רוכבי אופניים ורוכבים על קטנועים. עיריית תל אביב אוספת מידע ויכולה להנגיש אותו לציבור, כי רוכבי האופניים צריכים לדעת להם הם נהרגים ומי הורג אותם, וכך יידעו איך להתגונן. בניו יורק הלחץ הציבורי בנושא ההרוגים בתאונות דרכים אילץ את ראש העיר לקבל את "חזון אפס" – vision zero, כלומר, אפס תאונות דרכים. זה מתחיל בהצהרה של ראש העיר וממשיך בתוכניות אופרטיביות. רשת של שבילים היא דבר קריטי למימוש החזון הזה.</p>	
	<p>נחמן שלף (עמותת מרחב): הרוגים ופצועים קשה – הולכי רגל ורוכבי אופניים נפגעים ממכוניות. 700 בכל שנה, ממכוניות. תכנון זכות הדרך הוא העניין. תכנון הרמזורים חייבים לשנות.</p>	
	<p>חדווה: אני מייצגת תושבים שחוששים ללכת ברגל בעיר. במעוז אביב מתעקשים להוסיף שבילי אופניים היכן שלא צריך. בני אפרים, רפידים. אין לנו לאן ללכת מעבר למדרכות, מבקשים מהעירייה לקחת אחריות על החיים שלנו.</p>	
<b>סוגיה:</b>		
<b>הסברה ואכיפה</b>	<p>להב זוהר: בדרך לפה נתקלתי בשני שוטרים על אבן גבירול – אחד אמר לי לרדת לכביש, ושני אמר לי לעלות למדרכה. זה שמתייחסים לרוכבי האופניים כבעיה ולא כפתרון זה טעות. כל מי שנוסע באופניים זה אוטו אחד פחות בעיר.</p>	
	<p>חגית אוריין: בנתוני האכיפה של העירייה נגד רוכבי אופניים, אין</p>	

הולכים-רוכבים: דיון בוועדת התחבורה		
מועד: 20.06.18		
משתתפים: 25		
סוגיה:	הערות משתתפים:	הערות מסכם:
	מיקומים, חה לא מאפשר לדעת היכן הבעיות.	
	טניה דדון: קמפיין להפחית את החיכוך הוא חד סטרי. לרוכבי אופניים, ולא לנהגים. אנחנו בתנועת אופניים אומרים שהחזק צריך לשמור על החלש. זה קמפיין איומי.	
	זהבה ארזואן: הורים שמרכיבים ילדים על אופניים – לא צריך לתת להם קנסות.	
סוגיה:		
<b>תכנון וביצוע שבילי אופניים ומיתון תנועה</b>	חגית אוריין: מעברי החצייה של שבילי האופניים הם בעייתיים, כי אי אפשר לייצר הפרדה בין ההולכים לרוכבים. חייבים בכל שבילי האופניים הפרדה מהולכי הרגל.	
	נטי (נווה עופר): ברחוב השקד התחילו לסלול שביל אופניים, ואין שם מקום לזה. אנשים הביעו את דעתם, ובאמצע העבודות עזבו את זה.	
	אסתי: ליד מכללת לוינסקי יש מסוף אוטובוסים עם שביל אופניים שלא ייקח הרבה זמן עד שיהיו בו תאונות. האם השביל נחוץ שם? כי מעולם לא ראיתי שם רוכב אופניים.	
<b>הצעה אופרטיבית: התקנת תמרורי זהירות אופניים ברחבי העיר.</b>	טניה דדון: לגבי סימונים – תמרור זהירות אופניים שיש אותו בלוח התמרורים – אין אותו בשום מקום בעיר.	
	טניה דדון: אני מרגישה שבכוונה בונים מקומות שיהיה חיכוך בין הולכים לרוכבים. למשל, בארלחורוב מתכננים את שביל האופניים בחלק מסוים כך שהוא מתנגש עם תחנת אוטובוס מצד אחד, פארק מצד שני. הערייה בעצם אומרת בואו ננציח את החיכוך.	
<b>הצעה אופרטיבית: שינוי הסימון על גבי הכביש של מיתון תנועה (ללא אוטו).</b>	נחמן שלף (עמותת מרחב): מציע שבסימון על גבי הכביש של מיתון תנועה יימחק הציור של האוטו	
	הדס צור: עוסקת בתכנון עירוני, וגם	

<b>הולכים-רוכבים: דיון בוועדת התחבורה</b>		
<b>מועד:</b> 20.06.18		
<b>משתתפים:</b> 25		
<b>סוגיה:</b>	<b>הערות משתתפים:</b>	<b>הערות מסכם:</b>
	<p>בתכנון שבילי אופניים. זה שמתקיים דיון זה משובח. זה כבר משהו לברך עליו. מבחינה אסטרטגית הסימון של רחובות ממותני תנועה (30 קמ"ש) מגביר את המודעות. זה מהלך מעולה. רחוב ריינס הוא דוגמא טובה. כך צריך להיות בבלוך. שם אני לא נכנסת לתעלה של האופניים. עדיף לעשות נתיבים, לא תעלות.</p>	
	<p>להב זוהר: ברחוב ריינס צריך להיות שביל בכיוון הנגדי, ולא עם תנועת המכוניות.</p>	<p><b>אי הסכמה בין המשתתפים בנוגע לעיצוב שבילי האופניים – מחזק את התובנה שהפתרונות צריכים להיות מותאמים למקום שבו הם מיושמים.</b></p>
<b>סוגיה:</b>		
<b>כללי</b>	<p>חגית אוריין: צריך שימונה אדם שמתפקידו לרכז את פניות התושבים בנושא של שבילי אופניים והממשק עם הולכי הרגל כי הוא מאוד חשוב.</p>	<p><b>הצעה אופרטיבית: מינוי אדם לתפקיד רכז פניות בנושא שבילי אופניים והממשק עם הולכי הרגל.</b></p>
	<p>איל סנטו: כל עיר בעולם רוצה לשנות סדר עדיפויות. תל אביב גם, אבל היא עדיין לא שמה את הולכי הרגל בראש הפירמידה. זה הולך ביחד עם הפחתת המרחב למכוניות. אני מבין נבחר ציבור שקשה לפגוע בנוחות של הנהגים. אם יבנו אז ישתמשו – הדוגמא הכי טובה היא אלמטייבסק ברוסיה, השקיעו 15 מיליון ש"ל-50 ק"מ אופניים. תוך זמן קצר הייתה רשת של שבילי אופניים. כך גם בקלגרי, בארצות הברית, תוך חודשים ספורים יצרו רשת. בן לילה אפשר לייצר את ההפרדה הנחוצה בין הולכים לרוכבים.</p>	
	<p>נחמן שלף (עמותת מרחב):              כבר 8 שנים ויתרתי על מכונית, ואני מתנייד במגוון אמצעים. אני מתנגד בתוקף לשיסוע בין רוכבי אופניים להולכי רגל. הבעיה שלנו היא חלוקת זכות הדרך בין רוכבים והולכים לבין המכוניות הפחיות. מפריע לי שהגויים מצליחים ואנחנו לא.</p>	
	<p>נחמן שלף (עמותת מרחב): צריך להגדיל את הפורום הזה.</p>	<p><b>הצעה אופרטיבית: המשך סדרת המפגשים בפורום הולכים-רוכבים.</b></p>



הולכים-רוכבים: דיון בוועדת התחבורה		
מועד: 20.06.18		
משתתפים: 25		
סוגיה:	הערות משתתפים:	הערות מסכם:
	נחמן שלף (עמותת מרחב): מציע לספור את הולכי הרגל	<b>הצעה אופרטיבית: עריכת ספירות של הולכי רגל.</b>
	דניאל (נווה אביבים): מתקני קשירה חסרים ליד מעונות הסטודנטים ובכלל בשכונה.	<b>הצעה אופרטיבית: הוספת מתקני קשירה ליד מעונות הסטודנטים ברמת אביב.</b>
	להב זוהר: כבר שנים אנחנו סובלים מקטנועים שנוסעים על המדרכות, ואז הצטרפו לפני כמה שנים גם האופניים החשמליים. וצריך להבחין בין אופניים רגילים לחשמליים.	
	זהבה ארזואן: תכנון לרמת הרכבים, לא רק להולכי רגל ואופניים. זו עיר שנכנסים אליה 750 אלף איש ביום, אז צריך להגביל את זה. העירייה משקיעה כסף בחניונים למי שבאים מבחוץ, צריך להשקיע בחניונים מחוץ לעיר. 4-5 שוכרים מקבלים כל אחד תו. אז צריך אחד לכתובת, לא אחד לבואדס. צריך להוציא את הרכבים מהעיר כדי שלא יהיה זיהום אוויר. שיהיו רכבים חשמליים. לא כולם יכולים לרכב או ללכת, אז צריך גם פתרון למכוניות. לא מתייחסים לנכים. אפשר לייצר תכנון משותף עם אדריכלים תושבי השכונות שבהן מתכננים. צריך לחבר גם את העסקים, לא רק את התושבים.	
	זהבה ארזואן: צריך להפחית את מספר העמדים במרחב הציבורי. זה יוצר מראה מקושקש. מלא עמדים לתמרורים, לרמזורים, לפנסים – צריך להוריד אותם ולתלות באוויר. צריך לשים מתקני קשירה לאופניים במקום העמדים נגד חניית מכוניות על המדרכה.	
	זהבה ארזואן: פחים באבן גבירול – צריך שיחזו אותם לצד השני של השביל. כי לזרוק משהו בפח צריך בשביל זה לחצות את השביל אופניים.	
	זהבה ארזואן: תכנון – צריך להיות תשתיות ביחד עם הנדסה. שיתוף בין אגפים. שייקחו בחשבון תוכניות קדימה.	



הולכים-רוכבים: דיון בוועדת התחבורה		
מועד: 20.06.18		
משתתפים: 25		
סוגיה:	הערות משתתפים:	הערות מסכם:
	זהבה ארזואן: צריך להקים מתקן ללימודי תיאוריה לילדים, כבר מגיל קטן. יש את זה בערים אחרות.	
<b>סוגיה:</b> <b>רציפות</b>		
	חגית אוריין: חסרים שבילי אופניים בייחוד במרכז העיר תל אביב. צריך לעשות שבילים היכן שצפוף וקשה לעשות, ולא בפאתי העיר היכן שקל לעשות.	
	דרור רשף: בתל אביב יש גם סוגיה של צירי מזרח-מערב. כל הגשרים מעל נתיבי איילון, כשסוכמים את הרוחב שלהם מדובר על 300 מטר, שהרוב הגדול הוא נתיבים למכוניות, ואין אף נתיב לאופניים. גם אין חיבור מניח את הדעת בין יפו לתל אביב.	
	נחמן שלף (עמותת מרחב): מציע לפתור בעיות נקודתיות (חוסר רציפות של מטרים ספורים) על ידי הקצאה של 10% מהתקציב לסלילת אופניים בעיר לטובת הליך של תקציב השתתפותי, ושהרוכבים יוכלו להחליט אילו חיבורים דרושים להם.	
	דניאל (נווה אביבים): בוצע שביל אחד ביהודה הנשיא על חשבון המיסעה, זה ייצר שביל אופניים טוב, אבל חסרים שבילים נוספים - מאחורי האוניברסיטה וגם בחיים לבנון ובאיינשטיין. חלק מהפתרונות אפשר באמצעות מיתון תנועה. למשל, רואים את זה בגייגר, פרנקל, רבינא, דניאל מוריץ. יש שלושה יעדים גדולים - האוניברסיטה, תיכונט, אליאנס. אפשר לחבר ביניהם באמצעות רשת שבילי אופניים. כך גם נערים שרוכבים לתיכונט לא יצטרכו לחצות את דרך נמיר.	





ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל








ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

## ועדת תחבורה בינוי ותשתיות

הוועדה עסקה בדיוניה בשנים האחרונות בנושאים הבאים:

- צמצום זיהום האוויר מתחבורה
- תחבורה ומגדר
- פריסת מוניות השירות בעיר
- תוכנית תחבורה ציבורית בשכונות העיר
- פתרונות אנרגיה חלופית
- ועוד

- אופניים בעיר
- תיאום מטרופוליני בתח"צ
- בטיחות הולכי הרגל
- חדשנות בתחבורה העירונית
- קווי שירות בסופי שבוע
- הרכבת הקלה



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

נושא הדיון של הוועדה היום הוא **שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל**.  
אנחנו מקיימים את הדיון בעקבות סיור מקצועי-לימודי שערכנו ב-30/5.

#### על סדר היום:

- 1) הליכה ורכיבה בעיר
- 2) פתרונות מקומיים וחסמים
- 3) תוכניות לשנים הקרובות
- 4) פורום הולכים רוכבים, סוגיות שעלו בסיור
- 5) דיון פתוח



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

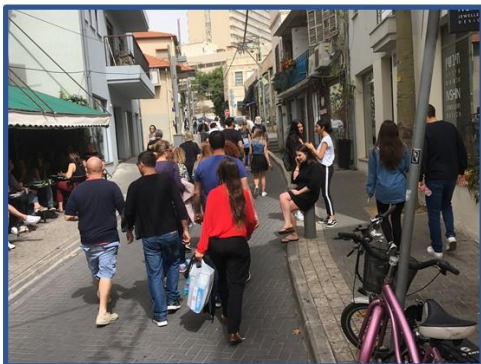


#### הליכה ורכיבה בעיר (1)

תנועה אקטיבית (= הליכה ורכיבה)  
מתיישבת עם החזון הרחב לתחבורה  
עירונית בת קיימא - מערכת רב  
אמצעית, אינטגרטיבית, יעילה  
וידידותית.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



### הליכה ורכיבה בעיר (2)

התפיסה האסטרטגית של העירייה מתעדפת את הולכי הרגל בתכנון במטרה לשפר את חווית ההליכה בעיר. זה כולל גם שיפורים בעיצוב המרחב העירוני, כמו אזורים מוצלים, ספסלים חדשים, תאורה (תחושת ביטחון בלילה), צמחיה, מתקני מים ועוד.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



### הליכה ורכיבה בעיר (3)

הדוגמא הכי בולטת לתכנון שמתעדף הולכי רגל היא מיתון תנועה – רחובות שבהם מהירות הנסיעה מוגבלת ל-30 קמ"ש, והשפה העיצובית היא בהתאם (תמרור מיוחד, סימון על גבי הכביש, אבן משתלבת במקום אספלט).



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



**הליכה ורכיבה בעיר (4)**

רישות העיר בשבילי אופניים נמשך למעלה מעשור, שבמהלכו נסללו דגמים שונים של שבילים. התהליך הזה עודנו בעיצומו, ובכל חודש רחובות נוספים נכנסים למפת שבילי האופניים של העיר.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



**הליכה ורכיבה בעיר (5)**

ככל שאנחנו עדים ליותר הולכים וליותר רוכבים, כך גובר החיכוך בין משתמשי הדרך, וכאן ישנם שני מהלכים – הסברה ואכיפה. הסברה - קמפיינים שקוראים למשתמשי הדרך השונים לנהוג באחריות ובהתחשבות; אכיפה - יצירת נורמות התנהגות שיאפשרו לכל משתמשי הדרך להגיע במהירות ובבטחה.





ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



### הליכה ורכיבה בעיר (6)

שיתוף ציבור הוא חלק חשוב מהתכנון של המרחב הציבורי, ולכן יצאנו למהלך של פורום שמשלב גם את הולכי הרגל וגם את רוכבי האופניים. מתוך דיאלוג בין משתמשי הדרך, נוכל להציף את הבעיות, לזהות הזדמנויות ולחשוב על שיפור הפתרונות הקיימים ויישום פתרונות חדשים.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

### פתרונות מקומיים וחסמים (1)

חשוב לזכור שהפתרונות שמיושמים ברמה המקומית תלויים ברמה הארצית. אישור של משרד התחבורה הוא קריטי לפיתוח של פתרונות מקומיים. מתקיים דיאלוג בין משרד התחבורה לבין העירייה, אך לא תמיד ישנה הסכמה. לעתים נדרשת גם חקיקה שתסמיך את העירייה לביצוע פעולות.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**פתרונות מקומיים וחסמים (2)**

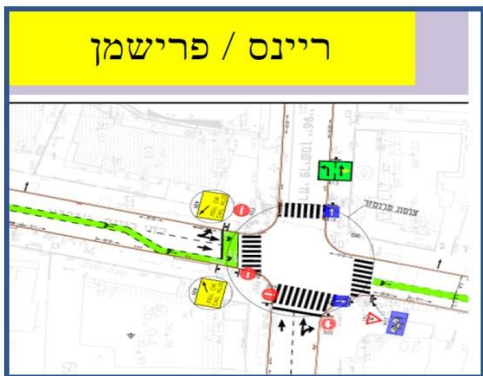


**אכיפה** - בשנים האחרונות הרשויות המקומיות דרשו וקיבלו סמכויות אכיפה לרכיבה בטוחה.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**פתרונות מקומיים וחסמים (3)**



**תכנון** - היעדר הנחיות משרד התחבורה לתכנון שבילי אופניים בצמתים משפיע על רציפות שבילי אופניים. בנוסף, יצירת אזורי המתנה לאופניים (בייקבוקס) גם כן כרוכה באישור של משרד התחבורה.





ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**פתרונות מקומיים וחסמים (4)**

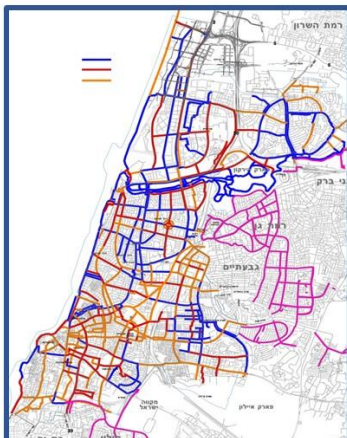


**תכנון** – בהיעדר אישור משרד התחבורה מנסים ליצור רציפות בשבילי האופניים באמצעות סימונים על גבי המדרכה (בנוסף למעברי חצייה בשבילי אופניים).



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**פתרונות מקומיים וחסמים (5)**



**רשת מטרופולינית** – ליצירת רשת שבילי אופניים שתהיה מחוברת גם לערים השכנות.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**פתרונות מקומיים וחסמים (6)**



**תימרוז** – נדרש אישור משרד התחבורה לסימונים ולשלטים (ביצוע הטבעה למיתון תנועה אינו נמצא בלוח התמרוזים, מדבקות תרמופלסט לסימון אופניים אינן מאושרות). סימונים על גבי המדרכה



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**תוכניות לשנים הקרובות**



בשנים הקרובות אנחנו נמשיך להיות עדים להתפרסות רשת שבילי האופניים בתל אביב, בד בבד עם התקדמות העבודות על הרכבת הקלה, פרויקטים להתחדשות עירונית ופרויקטים נוספים. ככלל, שבילי האופניים העתידיים מתוכננים להפרדה בין משתמשי הדרך.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

### פורום הולכים רוכבים, סוגיות שעלו בסיוור

במהלך הסיוור המקצועי-לימודי שהתקיים במפגש הראשון של הפורום (ב-30/5) עלו כמה סוגיות מרכזיות שלקחנו אותן, עיבדנו אותן וכעת ניתן עליהן מענה. לאחר מכן, יש לנו זמן לפתוח את הדיון.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

### פורום הולכים רוכבים, סוגיות שעלו בסיוור

1: "שביל האופניים הקיים ברח' אבן גבירול מסוכן הן לרוכבי אופניים והן להולכי הרגל."  
האם יש כוונה לבחון מחדש את שביל האופניים באבן גבירול?

מענה: במסגרת הקו הירוק ותכנון מחדש של רחוב אבן גבירול, יעודכן כל חתך הרחוב כולל שביל האופניים.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

### פורום הולכים רוכבים, סוגיות שעלו בסיוור

2: "יש צורך בהפרדות יעילות בין שבילי אופניים למדרכות הולכי רגל."  
האם יש כוונה להוסיף הפרדה פיזית בין שבילי הליכה לבין שבילי אופניים?

מענה: בשבילי האופניים שאנו יוצרים בימים אלו, קיימת הפרדה בין נתיבי האופניים לתנועת כלי רכב והולכי רגל. בשבילים דומים שנשללו בעבר, גם קיימת הפרדה פיזית (מלבד רח' אבן גבירול). בדרך כלל, בשדרות קיימת הפרדה של רצועת שרות (ריהוט רחוב ו/או צמחיה) בין שבילי אופניים לשבילי הליכה. קיימות שדרות שההפרדה הינה באמצעות סימוני צבע.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

### פורום הולכים רוכבים, סוגיות שעלו בסיוור

3: "יש צורך בשילוט (תמרור, צבע...) להגברת המודעות להפרדה."  
האם יש כוונה לצבוע את שבילי האופניים? להציב שילוט נוסף?

מענה: שילוט מוצב בהתאם לתוכניות תנועה שאושרו על ידי רשויות התימרו. שילוט נוסף יוצב אם יידרש במקרים נקודתיים להדגשה זו או אחרת. צביעת שבילים או נתיבים לאופניים מבוצעת דרך קבע במסגרת תוכניות אחזקה שוטפת. אין כוונה לצבוע את שבילי האופניים בירוק (רק אזורי הקונפליקט ייצבעו).



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**פורום הולכים רוכבים, סוגיות שעלו בסיוור**

4: "רוכבים נקנסים על כך שהם רוכבים בכביש ברחובות שבהם יש שבילי אופניים. האם מותר או אסור, על פי חוק, לרכוב על הכביש ברחוב שיש בו שביל אופניים?"

מענה: מתוך תקנות התעבורה - "הוקצה בדרך שביל אופניים וסומן בתמרור מתאים לא ירכב רוכב אופניים בכל חלק אחר של הדרך אלא בשביל האופניים." כלומר, החוק אוסר רכיבה על אופניים בכביש ברחובות שבהם סומנו שבילי אופניים.



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



מנת רשא הנדסיים ירדן קישת פוז  
 רובי פילד  
 18 יוני 2018  
 סמל: 1554/18

לכבוד  
 ח"כ נעמי ארזן חשן לכיכור פנים

**תזונה: תחזית נדרשת שלא לאתר נסיעת אופניים על הכביש**

מכובדי שלום רב,  
 המי שמכבדת למות בענין האיגוה שמכבדת המטורה על רוכבי אופניים הרוכבים בכבישים ברחובות שיש בהם שבילי אופניים.  
 ועדת התחבורה, הבינוי ותשתיות של עיריית תל אביב יפו מסיימת "פורום הולכים רוכבים" שסטרונו לנהל דיאלוג לשם על פגשים בין שתי האוכלוסיות הנעות בעיר - הולכי הרגל ורוכבי האופניים.  
 במסגרת הפורום קיימו שורה של פגשים עם רוכבי האופניים ובעיקר עם רוכבי האופניים לבין תנועת הולכי הרגל במטרה לנסות ולהסדיר את התנועה כך שתהיה מיטבית ונוחה לשימושם. את התוצאות והמסקנות שהועלו נועדנו לכתוב על אופניים על הכביש ברחובות שיש בהם שבילי אופניים.  
 אני פונה אליכם על מנת להיעזר בפתרון הבעייתיות הננועת לסוגיה זו. לדוגמה: ברחוב אבן גבירול קיים שביל אופניים ולא ארזון על התחנה, ורק הרכבי האופניים עומדים למנוע נכבשים על גבי התחנה. מבחינתנו הפתרון הורס לתחנת העומס הננועת על המדרכות ולבטחם החיכוך בין רוכבי האופניים לבין הולכי הרגל, ולכן יש לעדד את אולם, רוכבי אופניים ידווחו כי משטרת ישראל קוסת אותם על רכיבה בכביש ברחוב שיש בו אולם נסיעה של שבילי אופניים.

ירדן לי כי בסעיף 129 לפקודת התעבורה ישנה התייחסות לכך –  
 129. (א) לא ירכב אדם על אופניים על מדרכה או על חלק ממדרכה המיועד להולכי רגל בכביש, אולם מותר לרכוב על מדרכה אופניים על המדרכה אם אין בכך הפרעה להולכי רגל.  
 (ב) רוכב אופניים בדרך שביל אופניים וסומן בתמרור מתאים לא ירכב רוכב אופניים בכל חלק אחר של הדרך אלא בשביל האופניים.  
 (ג) לא ירכב אדם על אופניים במדרכה.  
 (ד) משטרת.  
 רוכב אופניים בשל, קרוב לכל היתרון לשפמו הימנית  
 (ה) לא ירכב אדם על אופניים על מדרכה או על חלק ממדרכה המיועד להולכי רגל בכביש, אולם מותר לרכוב על מדרכה אופניים על המדרכה אם אין בכך הפרעה להולכי רגל.  
 (ו) הרכב רוכב אופניים במדרכה רוכב אלא במדרכה חניה לרכבי אופניים.  
 זו התקנה האולם, לעמרי קיימת בעייתיות של שבילי אופניים ישנונו נבנו על המדרכה, בדומה לאבן גבירול, ולכן זאת גישה נכונה רשימת של שבילים ברחובות נוטים הוצרן לידת בכל צומת מהאופניים והחנות ברוב הנושט לחלק מהרוכבים להעדיף לרכב בכביש וטוב שכן. מודבר ברוכבים היותר מיומנים ובעיקרם בדרך.  
 חשוב לציין כי ירדן שנה או סוללים שבילים בעיר על פי רוב במרחב המהיר וכן מטמנים רחובות במסגרתו תועה אך טרם נמצא פתרון לרציפות השבילים ולקשוריות גיהנום וכן קיים טופולוגיה מזה עם הולכי הרגל במקומות הבעייתיים הללו לכן, לטובת עידוד רוכבי על אופניים בכלי רכב ירדן קישת פוז לאפשר רוכבים לנסוע לרכיבה בכביש, בכל מהרה ברוב רחובות העיר או ירדן שנה שבילי אופניים ותוצאותיה הוא שרוכבים ירכבו בעיר בצד המישק, ביחוד במקומות המיו אדם אולם כאלו הולכים המדרכות נעמו בראש ובראשונה לטרת את הולכי הרגל.  
 דוד מן נבן ריצרול 69, תל אביב יפו 64182 0076 03-5218440 095 03-5218655  
 www.tel-aviv.gov.il





ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל

**העסק:**  
 שר התחבורה – חייב ישראל כ"ץ  
 ראש עיריית תל אביב יפו – רון חוליא  
 מנהל המשרד לביטחון ציבור – רובינשטיין משה (לייט) אדרי  
 מנהלית משרד התחבורה – חוה טורג  
 מנהל עיריית תל אביב – מנחם ליב  
 מפקד מרחב תל אביב מטרופוליטני ישראל – ניב דוד בוסן  
 מפקד מרחב יפאח מטרופוליטני ישראל – ניב דוד בוסן  
 שוהר הרשמי – מנחם ליב (מנהל תשתיות בעיריית תל אביב יפו)  
 חו"ש שורבמן – מנהל אגף התנועה בעיריית תל אביב יפו  
 אלון שך – מנהל אגף הפיקוח בעיריית תל אביב יפו

**עיריית תל אביב יפו**  
 לבי שטר  
 מנהל ראש העירייה ויו"ר טיבת צרף

על פי איש מבקשות טכום לעניין התכנון והתקנת הולכי הרגל והולכי האופניים לשימוש של שובל אופניים על המדרכה, או מלחי ברוחב החוזה זו התורם גם לכבידות הולכי הרגל והשיעור להפחית את שטחי הרכיבה על המדרכות, והוא ענייני טכום בו יהיו קיימים שבילי אופניים מופרדים מרחבי עיריית תל אביב יפו במרחב.

אבקש את התייחסותכם לנשא בהקדם.

בכבוד רב,  
  
 לבי שטר  
 מנהל ראש העירייה  
 לתחבורה, ציבור ותשתיות  
 עיריית תל אביב יפו



ועדת תחבורה בינוי ותשתיות,  
 עיריית תל אביב יפו – 19/6/2018  
 שבילי אופניים בעיר והממשק עם הולכי הרגל



נקודות שהועלו על ידי דרור רשף (ישראל בשביל אופניים, העמותה לכלכלה בת קיימא) – נשלח במייל (reshef.dror@gmail.com) בעקבות הדיון:

1. יש 10 גשרים מעל איילון, בשטח חתך כולל של מעל 300 מטרים, 0 מתוך החתך מוקדש לאופניים. יש להקצות 4 מעברים לפחות בגשרים - או על ידי גשרים מיוחדים או על ידי הרחבה או הקצאה מחודשת של המרחב בגשר. אשמח להבין מה התכנית של העירייה בנושא ומה לוח הזמנים בנושא, לדעתי זה חסם מהותי לרוכבים ממזרח העיר ורמת גן.
2. חיבור מיפו לתל אביב - לכאורה יש דרך לאופניים בין רולטשילד -נווה צדק ויפו. באופן מעשי אין דרך כזו - רחוב שבזי לדוגמה לא מכיל שלט של 30 קמ"ש, ואין שום הסבר לגבי זכות קדימה לרוכבי אופניים ברחוב. בעיה גדולה יותר זה מיפו לכיוון תל אביב - הרוכב צריך להתפתל בסבך של סימטאות כמו שמרלינג - עין יעקב - דגניה. התוצאה היא שרוכבים רבים לא מכירים בכלל את הנתבי הזה ומשתמשים בנתיבים מסוכנים בהרבה כמו רכיבה דרך רחוב אילת ושם הם נפגעים מאוטובוסים. הבקשה שלי היא לסימון ברור של שדרת אופניים ברחוב על ידי צבע \ שילוט וכו'.
3. נדרש צוות \ תקציב לזיהוי וטיפול במפגעי אופניים ושיפור תשתיות לאופניים. לפעמים מדובר בדברים קטנים שדורשים עין פקוחה.
4. במפות העירייה מופיע שביל אופניים. בפנחס רחן. ברוב הרחוב אין בכלל שביל. נא לתקן את מפות העירייה.
5. עבודות הרכבת הקלה - ליד עבודות כאלה יש מוקד חיכוך שהיה יכול להפטר על ידי סימון שביל משותף או הפרדה - לדוגמה בצומת קרליבך-בגין. מדוע העירייה \ נטע משדרות לרוכבים ולהולכי הרגל שהמרחבים האלה הם "פח זבל" במקום להעניק חווית הליכה ורכיבה טובים יותר?
6. ברחוב הרכבת יש שביל אופניים שנקטע דווקא כשהו מגיע לכיכר רחבה מאד בפינת בגין, מדוע?
7. ברחוב פנקס בין רמז לליפסקי יש קטיעה של שביל האופניים (הן בצפון והן בדרום) לטובת נתיב שלישי למכוניות שנמשך כ 50 מטרים. המכוניות שנוסעות ישר לא ממש יכולות להשתמש בנתיב כי אחרי זמן קצר הוא נגמר, לדעתי זה מקרה קיצוני של פגיעה ברוכבי אופניים שלא ממש משרת את הנהגים. האם יש תכנית של העירייה לרצף רכיבה במקום?
8. ברחוב טיומקין יש ריצוף ונראה כאילו מדובר במיתון תנועה אבל אין שלט 30 קמ"ש. האם מותר לנסוע ברחוב 50 קמ"ש?
9. ברחוב החשמל פינת רחוב הרכבת יש מעבר חצייה אחד (ברחוב הצפוני) אבל בהמשך אין מעבר חצייה שני. התנועה במקום סואנת ומסוכנת. בגלל המהירות הגבוהה נהגים גם לא עוצרים במעבר חצייה. אני מבקר לשים במקום מיתון תנועה ל-40 קמ"ש לכל היותר ולהתקין מעבר חצייה שני.
10. קרליבך-צקלג -סעדיה גאון - ניתן להכשיר תשתית לאופנים לפחות באחד מהרחובות האלה - מיתון תנועה, נתיב אופניים או שביל - מה כוונת העירייה בנוגע לרחובות אלה?
11. בשדרות דוד המלך יש שתי תחנות אוטובוס שמתנגשות בשביל - אני מממליץ להרחיק את השביל מהתחנות על חשבון רצועת הגינון. האם העירייה מתכוונת לעשות משהו בנושא?



12. בשדרות שאול המלך מול בית הדר דפנה יש שביל אופניים דו כיווני . אבל זה שביל מדרכה שגם מתנגש נקטע ונחסם על ידי תחנות אוטובוס. מכוניות חונות תדיר על הכביש. בנוסף רוכבים רבים שרוצים להגיע מזרחה לא נוסעים בשביל אלא על הכביש ממול. ברחוב יש גם תאונות רבות וקשות עם הולכי רגל ורוכבים - כמעט כל שנה נפצע קשה או נהרג הולך רגל ברחוב הזה. הסיבה ברורה - ריבוי נתיבים והרגשה שמדובר ברחוב אוטוסטרדה. בצד הדרומי של הרחוב יש 2 נתיבי נסיעה, נתיב חניה ברוחב נתיב וחצי . המלצות - לייצר במקום שביל דו כיווני איכותי יותר. בחלק הדרומי של הרחוב לייצר שביל אופניים מופרד או נתיב אופניים. במידה ונתיב אופניים יש צורך במהירות נסיעה של כ 40 קמ"ש על ידי אמצעי ריסון תנועה. בלי קשר לכך יש צורך בריסון תנועה לפני מעברי החצייה ל-40 קמ"ש . מה תכניות העיריה ביחס לשביל?
13. ברחוב ויצמן יש שביל אופניים בחלק הדרומי של הרחוב - אבל אין רצף רכיבה בין רחוב דפנה לבין דוד המלך. האם יש תכנית לייצר רצף כזה?
14. שביל האופניים בדרך נמיר וולבסקי קרני - הסימון מחנח וחוות הרכיבה בשביל גרועה. יש צורך בשדרוג השביל הן בטווח הקצר (סימון) ובטווח ארוך יותר (לדוגמה צל)
15. האם ברחובות מגידו-גזר- מצפה -לכיש אמור להיות מיתון תנועה ?
16. שביל האופניים האיכותי ברחוב הרב ניסים מסתיים ברחוב הנשיאים. ולא מגיע לגשר ההלכה. האם זה מכוון?
17. השביל החדש בחנה זמר מוביל את הרוכב לפארק הירקון . כיצד על הרוכב להגיע על השביל בגדה הצפונית של הירקון?
18. כיצד יכול רוכב להגיע בצורה חוקית ובטוחה מהשביל בחנה זמר אל רחוב חיים לבנון \ או אל האוניברסיטה?
19. באיזור מול אייזיק רמבה שביל האופניים של שדרות רוקח נקטע - האם יש כוונה מתשיהו לייצר שם שביל איכותי?
20. בירידה משדרות רוקח אל איילון דרום יש שביל אופניים שחוצה את הכביש , המכוניות מגיעות ב-70 קמ"ש ומשתלבות לכביש של 100 קמ"ש , מעבר החצייה במקום אינו מספיק בטוח. לדעתי נדרשת במקום האטת המכוניות ל-40 קמ"ש על ידי ריסון תנועה.
21. בירידה מאיילון צפון דרך רחוב ירוחם משל, אל שדרות רוקח לכיוון מערב, אין בכלל מעבר חצייה . הולכי רגל או רוכבים שנמצאים שם מסכנים את חייהם מול מכוניות שנוסעות ב-70 קמ"ש.
22. בפארק הירקון כדאי לסמן שביל אופניים איכותי יותר בין אמפי תאטרון ווהל לבין 7 תחנות.
23. ניתן לייצר שביל אופניים קצר ושימושי בין רחובות הנהר ברמת גן לבין שביל האופניים הקיים במקום.
24. ניתן לייצר שביל שימושי מפארק הירקון רחוב חרזים ברמת גן .

כמו כן – מבקש את המסמך שמיטל להבי ציינה בפניו בנוגע לגשרים מעל איילון.